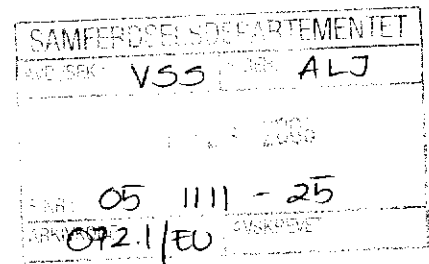




Vår dato
27012006
Deres dato
23112005

Vår referanse
200502750-2/E: N00 &13/TFS
Deres referanse
05/1111- ALJ

Samferdelsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO



Høring - EU Kommissjonens forslag til forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei, KOM (2005) 319 endelig.

Vest-Agder Kollektivtrafikk (VAK) er Vest-Agder fylkeskommune sitt organ for kjøp av offentlig betalt transport. VAK brukar om lag 115 million kroner på ordinær rutedrift inklusiv skuleskyss utført av rutebilselskap og ei ferge. I tillegg kjem trafikantbetalinga på ca 100 million kroner. Ut over dette nyttar vi om lag 20 mill. kr til spesialtransport av funksjonshemma elevar og ordinære skuleruter som i hovudsak vert utført av drosje- og turvognnæringa. Vi driv også felles ruteopplysningsteneste på Agder.

VAK ber om at dykk nyttar TØI rapport 819/2006 som referanse. Den heiter: "Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport" og tek for seg bruken av anbod i Noreg. Der det mellom anna går fram at ¼ av ruteproduksjonen i Noreg vert køyrd på anbodskontrakter. Den viser også at halvparten av fylka nyttar anbod. Kring år 2001 vart om lag 1/3 del av køyringa i Vest-Agder utført på basis av anbodskontrakter, medan det no er redusert til om lag 1/6 del.

I Sverige har tre forskarar gjort empiriske undersøkingar av konkurransetilhøva innan transportsektoren. På bakgrunn av dette har dei utgjeve boka: "Den svåra bestållarrollen" Denne drøftar føremoner og bakdelar med konkurranseutsetjing mellom anna innan kollektivtrafikken. Ein av konklusjonane er at ein treng tre eller fleire tilbydarar for å oppnå konkurranse.

Generelle merknader:

Dei aller fleste strekningane og rutene i Vest-Agder vil ikkje kunne drivast på kommersielt grunnlag. Ved å samordne ordinære ruter og skuleskyss som er ein rett etter opplæringslova, oppnår ein den største vinsten. Jfr. reforma i 1986. Vidare gjev dette innbyggjarane eit meir stabilt rutetilbod enn om ein skal ha ein kombinasjon av offentlig finansierte ruter og kommersielle ruter. Dette vil særleg vera eit problem i områder som er i grenseland av å kunne drivast kommersielt.

VAK har røynsle med bruk av anbod og kjøp etter forhandling. I tillegg til direkte tildeling. Ei viktig årsak til at vi har redusert bruken av anbod er den varierende offentlege økonomien, og trongen til å tilpasse rutetilbodet til dei økonomiske rammene ein har neste år. Samstundes meiner vi at vi i Vest-Agder har oppnådd gunstige og "rette" prisar samanlikna med andre fylke. Skal ein oppnå låg pris i eit anbod, er ein avhengig av å utforme anbodet slik at utøvar ber ein liten del av risikoen. I tillegg må det vera reell konkurranse. Dersom ein legg inn stor fleksibilitet for kjøpar til å endre omfanget av produksjonen vert denne risikoen lagt inn i prisen.

Postadresse:
Vestre Strandgate 33 4611 Kristiansand
Besøksadresse:
Vestre Strandgate 33

Sentral E-postadresse:
postmottak@vaf.no
Avdelings E-postadresse:
vak@vaf.no

Folkestyre – kompetanse - samarbeid

Telefon Sentralbord: 38 07 45 00
Telefon intern: 38 14 53 83
Telefaks: 38 14 53 89
Foretaksregisteret: 960 895 827

I 1999/2000 gjennomførte me anbod på rutekøyring og skuleskyss i kommunane Audnedal, Marnardal, Hægebostad og Åseral. Til saman har desse kommunane under 10000 innbyggjarar, og det er store avstandar. Anbodet inkluderte også nokre ruter frå desse kommunane til regionsenter som Mandal og Kristiansand. Her oppnådde me berre delvis konkurranse og prisane låg om lag 50 prosent over det vi nytta av resursar i området før anbodet.

Økonomiske konsekvensar:

Ein føresetnad for utstrekt bruk av anbod er stabile rammevilkår for kollektivtrafikken, og fylkeskommunane sin økonomi dersom ein skal oppnå låg pris.

Dersom VAK skal ta i bruk anbod fullt ut, vil det krevje at vi tilset ein ruteplanleggjar på full tid og ein person for å drive med direkte informasjon og svare på klager og tilbakemeldingar frå kundane. Total kostnad for dette vil utgjera inntil 1 mill. kroner per år.

Bruk av anbod fører med seg store transaksjonskostnader. For VAK sine anbod i 1998-2000 utgjorde dei ca 5 prosent. Kostnader i samband med auka ansvar for informasjon og marknadsføring er vesentlege, det same gjeld billettsystem og ruteplanleggingsverktøy. Utgangspunktet for VAK er at desse kostnadene vert dekt ved at vi minst oppnår tilsvarende lågare pris for ruteproduksjonen.

Dersom vi får etablert eit felles administrasjonsselskap for dei to Agder fylka, kan det delvis kompensere for meirkostnaden i samband med tilsetjinga av ruteplanleggjar og informasjonsmedarbeidar.

Sjø:

I Vest-Agder har vi ei fylkesvegferje. Godtgjersla til denne er om lag halvparten av summen nevnt i artikkel 5 pkt. 4. I tillegg gjev vi "små" tilskott til tre mindre båtruter.

Konkrete merknader til artikkel 1 til 8:

Artikkel 1 – 3:

VAK har ingen merknader til artikkel 1, 2 og 3. Men ber om ei avklaring om ein ytre etat som VAK kan nytte forsyningsforskrifta i framtida også, eller om vi må etablere eit A/S eller IKS for å kunne nytte denne.

Artikkel 4:

Pkt. 1. Dette er definert og framgår av alle kontrakter VAK har i dag.

Pkt. 2. Når ein ser alt under eit, meiner vi at dette er oppfylt i dagens kontrakter. Men det vil vera ein omfattande jobb å dokumentere dette både for rutebilselskapa og kompetent offentleg organ. Kva som er ei rimeleg fortjeneste bør definerast kvart år av eit nøytralt organ t.d. SSB.

Pkt. 3. Lite relevant då det er rutebilselskapa sitt ansvar.

Pkt. 4. Dette er definert i alle kontrakter VAK har i dag.

Pkt. 5. VAK har ingen avtaler for periodar over 8 år, den med lengst varighet går ut 31.12.2010.

Pkt. 6. Ingen merknader.

Pkt. 7. Ingen merknader.

Artikkel 5:

Pkt. 1. I områder med lite kundegrunnlag, og dermed låge trafikkinntekter vert kostnaden på tenesta avgjerande. Her er brutto anbod og konkurranse ved forhandling gode alternativ, då rutetilbode meir eller mindre vert definert av det offentlege. I områder der godtgjersle frå det offentleg utgjer ein mindre del av finansieringa av rutetilbodet, opplever VAK det som gunstig med nettokontrakter / kvalitetskontrakter.

Pkt. 2. Sjå generelle merknader under.

Pkt. 3. Ingen merknader.

Pkt. 4. 1 mill. EUR utgjer om lag 8 mill. NOK. Dersom ein legg til grunn gjennomsnittskostnaden per vognkm. slik vi kjenner den i rutebilnæringa i Norge, bør km. grensa aukast til 400.000 vognkm. per år.

Pkt. 5. Her bør avtaleperioden vera inntil 18 månader. Dette for å sikre kvaliteten og til høva både for selskapet som skal drive det, dei tilsette, og passasjerane. Ofte vil det vera snakk om skuletransport, og det vil vera naturleg å ha byte av operatør på sumaren. Ein vil truleg også oppnå ein lågare pris om den som skal overta har betre tid til å førebu seg på.

Pkt. 6. Ingen merknader.

Generelle merknader til artikkel 5: Ut i frå undersøkingane i Sverige meiner VAK at ein kan trekke den konklusjonen at dersom ein får inn to eller færre tilbod på eit anbod eller ei anbodspakke, så bør kompetent offentleg organ kunne tildele / forhandle kontrakt direkte. I svært mange områder vil ein ha ein situasjon med naturleg monopol, som følgje av store avstandar og få eller ingen tilbydarar. Dette gjeld i hovudsak i alle kommunar med færre enn 5.000 innbyggjarar. Her vil kjøp etter forhandling gje det offentlege og innbyggjarane mest for pengane.

Det er VAK si klare oppfatning at ein framleis skal kunne velje å tildele kontrakt direkte.

Artikkel 6 med vedlegg:

Det vil vera arbeidskrevjande å oppfylle dette kravet. Dersom dette skal dokumenterast vil det nærast vera meiningslaust å ikkje nytte anbod eller kjøp etter forhandling jfr. forsyningsvedtektene. Dersom det er tilstrekkeleg å sannsyneleggjera det, er det framleis aktuelt å nytte direkte tildeling.

Å samanlikne med ein tenkt situasjon er alltid vanskeleg. Med ulike føresetnader og tradisjonar vil område med lik føresetnad koma ulikt ut. Her vil det vera avgjerande at ein vert samde om ei uttømande liste over kva inntekter som skal inngå. Sosiale rabattar kan både sjåast på som ein del av godtgjersla, eller som inntekter til rutebilselskapet, det same gjer den kommunale delfinansieringa av grunnskuleskyssen og skal ein rekne elevar i vidaregåande skule som trafikkinntekter eller som ein del av godtgjersla.

Etter det vi kjenner til er det to av rutebilselskapa som vi har avtale med, som driv med gods og ekspressbuss / kommersielle ruter i tillegg til å køyre ruter på oppdrag for VAK.

Her vil det vera til stor nytte at alle som kjøper rutetransport nyttar den same måten å kalkulere og sannsynleggjera at godtgjersla transportøren får er "rett".

Vidare vil det vera nyttig å avklare om nokon skal godkjenne at vi har rekna rett, eller om dette er eit spørsmål som utelukkande skal avklarast av domstolane.

VAK ber difor Samferdselsdepartement avklare kva konsekvensar det vil ha for eit offentleg organ å ikkje oppfylle krava i artikkel 6.

For det fyrste ber vi om ei avklaring om kven som skal kontrollere at forordninga vert følgd. For det andre kva kompetent organ skal vurdere om den offentlege støtta er på rett nivå. Dernest må det avklarast kva sanksjonar som er tenkt sett i verk mot det offentlege organet og / eller rutebilselskapet. Dersom det er domstolane som skal prøve om forordninga vert følgd, kan det føre til store prosedyrekostnader for det offentlege. Det må også avklarast kven som kan melde saka inn for domstolane. Dersom det er slik at kontrollorganet kjem til at godtgjersla er for høg, er då avtala ugyldig? Vidare må det avklarast om nokon har eit erstatningsansvar, og kven som kan ha krav på erstatning.

Det er vanskeleg å ha oversikt over kva meirkostnader denne delen av forordninga vil påføre VAK. Det vil ein fyrst ha oversikt over når rutinane for rapportering av opplysningar er klare, og når ein veit kva aktivitetsnivå kontrollorganet legg seg på.

Artikkel 7:

Dette vil krevje om lag to-tre månadsverk, dersom det inkluderar ei kvalitetsundersøking. Og eitt månadsverk dersom dette ikkje er naudsynt. Samla meirkostnad ca kr 150.000,- per år. Vi forutset då at ein legg til grunn ei felles kvalitetsundersøking for heile landet i regi av t.d. TØI. VAK forutset også at Samferdselsdepartementet utarbeider og administrerar eit felles web basert kunngjeringskjema. Dette for at ein skal kunne samanlikne på så likt grunnlag som mogleg.

Det å skulle kunngjera det minst eitt år før tida er uproblematisk når anbod eller kjøp etter forhandling er planlagt. Men når det er eit trugsmål i samband med at avtala nærmar seg fristen for fornying, misser det offentlege i realiteten eit forhandlingskort.

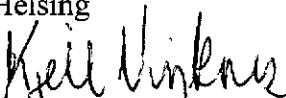
Artikkel 8:

VAK har ingen merknader til dette punktet. Føresetnaden er at artikkel 5 vert vedteken, dersom ein må nytte anbod vil dette fyrst kunne oppfyllest frå 01.01.2011.

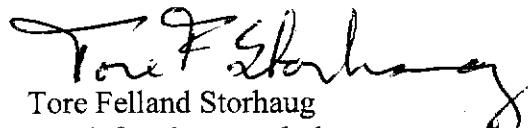
Artikkel 9-12:

VAK har ingen merknader til artikkel 9, 10, 11 og 12.

Helsing



Kjell Vinknes
Direktør



Tore Felland Storhaug
Fagsjef region- og skuleruter